

PAPIEŻ LEON X, PODŁUG OBRAZU RAFAELA.

Leon X, pochodził ze sławnego rodu Medyceuszów, i urodził się we Florencyi r. 1475. Nim został papieżem znany pod imieniem Jana Medyceusza był drugim synem Wawrzyńca, który dla swojéj książęcéj wspaniałości i czynnéj gorliwości o wzrost nauk i sztuk pięknych, zyskał imię wspaniałego. Ojciec wcześnie Jana przeznaczył do stanu duchownego, i już w 7mym roku odbył on postrzyżyny, a w 13stym od papieża Innocentego VIII, mianowany został kardynałem. W roku 1492 jako członek kollegium Śtego zamieszkał w Rzymie, ale w kilka lat potém, gdy Aleksander VI, na stolicę Apostolską wstąpił, przeciwko którego wyborowi on głosował, wrócił do Florencyi.

Wkrótce zaś rodzinę Medyceuszów z Florencyi wygnano, i Jan do Bolonii uciekać musiał. Ztamtąd odbył liczne podróże do Wenecyi, Genui, jako téż do Niemiec, nareszcie wrócił do Rzymu, gdzie się oddał naukom i sztukom pięknym. W r. 1505 zaczął się zajmować sprawami publicznemi, mianowany od papieża Juliusza II, Namiestnikiem Perugii, a w r. 1511, jako Legat Bolonii na czele papiezkiego wojska postawiony, które należało do tak nazwanego Śtego związku zawartego pomiędzy cesarzem Maxymilianem I. Ferdynandem królem Hiszpańskim i papieżem przeciwko Ludwikowi XII królowi francuzkiemu, w celu zmuszenia go do zrzeczenia się swoich posiadłości we Włoszech. Jan Medyceusz nieszczęśliwym wypadkiem w bitwie pod Rawenną zabrany został w niewolę przez Francuzów, ale się wkrótce uwolnił, i udał się do Bolonii, gdzie jako Legat objął zarząd prowincyi. Ztamtąd czynnie wpływał na przywrócenie praw książęcych swojéj rodzinie, i sam do Florencyi wrócił, zaraz po oświadczeniu się mieszkańców za starodawnym u nich panującym domem. W téj stolicy rodzinnego księstwa mieszkał aż do r. 1513, gdy mając dopiéro lat 38, po śmierci Juliusza II na stolicę apostolską wybranym został. W pierwszych latach panowania swego był uwikłanym w ciągłe zatargi z Francyą, z tém wszystkiém jednak znalazł dosyć czasu i sposobności, do zajmowania się gorliwie podniesieniem nauk i kunsztów zaniedbanych przez swoich poprzedników. Założył na nowo uniwersytet w Rzymie, nadał go znacznemi dobrami i przywilejami, i najznakomitszych uczonych wezwał na nauczycieli. Przez niepomiarkowane zaś upodobanie w przepychu, nadwerężył znacznie swoje finanse; co dało powód do wielu nadużyć, które były może jedną z przyczyn powstałéj w owych czasach reformacyi.

W roku 1528 wydał Leon X. bullą potępiającą nauki przeciwne Katolicyzmowi, przez co jednak, nie zatamował szerzącéj się reformacyi w Niemczech. Umarł d. 1 grudnia 1531 r. podczas świetnéj uroczystości, którą obchodził z powodu przywrócenia familii Sforzów w Medyolanie.

Nasz wizerunek jest kopią sławnego obrazu Rafaela, który się znajduje w Rzymie w Watykanie. Ten obraz, jeden z najcelniejszych dzieł Rafaela jest malowany na drzewie, i podług zapewnienia dawniejszych pisarzów, ma być w nim bardzo dobrze utrafione podobieństwo Papieża. Wystawiony on jest siedzącym przy swoim stoliku, po prawéj stronie obok niego stoi kardynał Guilio de Medici, jego kuzyn (późniéj papież Klemens VII,) a za jego krzesłem kardynał Rossi.

POLOWANIE NA FOKI CZYLI CIELĘTA MORSKIE.

Foki zwane zwykle cielętami morskiemi, są to zwierzęta prowadzące życie prawie zupełnie wodne, chociaż przez swoję organizacyą wewnętrzną i zewnętrzną należą do gromady ssących, w któréj powinny być umieszczone niedaleko kotów i innych zwierząt drapieżnych. Ich pokarm, zgodnie z przemieszkiwaniem zwyczajném w morzu, składa się szczególniéj z ryb, i mylnie dawniéj pomiędzy gminem nazywano cielętami morskiemi, koty i lwy morskie dziś w powszechniejszém użyciu zaczynające służyć do oznaczenia gatunku.

Foki mieszkają na całéj kuli ziemskiéj, lecz szczególniéj w morzach, przy ujściu rzek i w odnogach, mianowicie w klimacie zimnym czyli lodowatym. Pokazują się one podziś dzień w morzu śródziemném, i zapewne do nich stosować można wszystko, co tylko wyczytujemy w starożytnéj mitologii o syrenach, które oczarowywały podróżnych swoim pięknym głosem i wejrzeniem, a potém ich pożerały, zostawując rozrzucone po brzegach przez siebie uczęszczanych bielące się kości tych nieszczęsnych ofiar. W saméj istocie podług opisu poetów, syreny mieszkały po brzegach pustych i zajmowały głębokie jaskinie; owoż i fokom przyznają także dzisiejsi szczególniejsze upodobanie w podobnych ustroniach, do których one idą sobie na odpoczynek, wychodząc z morza. Syreny zachwycały żeglarzów wyrazem zwodniczym dobroci, wejrzeniem czułém i przenikającém; wiadomo zaś, że głowa zaokrąglona, czoło szerokie i wypukłe, ożywione dwoma wielkiemi osadzonemi na wierzchu i zawsze błyszczącemi oczyma, nadają fokom całą fizyognomią ujmującą i miłą psa, który tak jest przywiązany do swego pana. Postawa udatna foka, jego kibić podniosła, gdy leży na wznak, piersi szerokie, szyja szykownie połączona z ramionami, może też nadają temu zwierzęciu niejakie podobieństwo do kobiéty. A co się tyczy głosu, tedy mitologia albo sama błądzi, albo nas w błąd wprowadza; bo jeżeli syreny miały głos zachwycający, foki przeciwnie wydają tylko długie jęczenia lub raczéj piski donośne i nie mające w sobie nic przyjemnego. Ów zaś ogon, o którym powiadano, że zakończał u dołu kształt ciała syreny, znajdujemy go i u foki, bo właśnie wydają się nakształt ogona dwie dolne wystawki z tyłu osadzone, jedna tuż przy drugiéj i formujące niby podwójny styr, a zakończone jak pletwy u ryby. O syrenach pisano, że pożerały podróżnikow, co tak tłumaczyć się daje, że one jak dzisiaj foki, których są allego-

rycznym obrazem, pożerały tylko ryby, a historycy ówcześni, z przerażenia lub niewiadomości, wzięli zapewne za skielety ludzkie kości wielkich ryb pozostawiane przez foki na piasczystych rozłogach, po niejednéj uczcie obficie wyprawionéj.

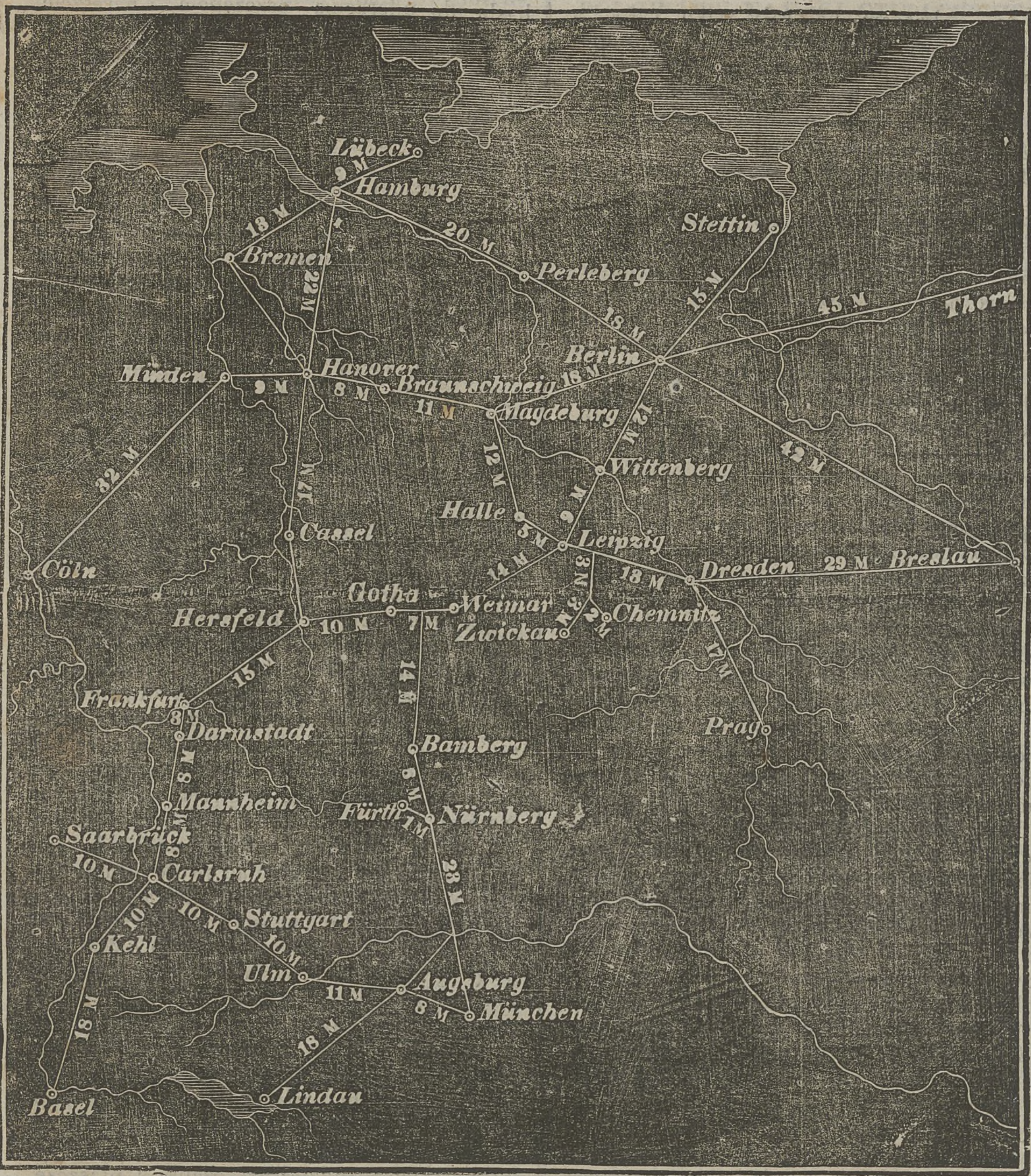
Te zwierzęta, jak je dzisiaj znamy, czy w stanie dzikim, czy w niewoli, pokazują się łagodne, bojaźliwe, łatwo rozpoznają troskliwość swego pana, łatwo dają się ułaskawiać; w czém wszystkiém się mogą poniekąd równać z naszym psem domowym. Z organizacyi ich głowy i mózgu, zdaje się, iż mógłby przyjąć niejakie rozwinięcie ich instynkt przyrodzony, ale nieprzeparta skłonność do morza będzie zawsze przeszkodą w ich oswojeniu, jako też w osiągnieniu wszelkich korzyści, któreby mieć można z ich połowu.

Gatunki foków są trudne do rozpoznania; a pokrycie ich zawsze jednakie, złożone z włosów dość twardych i jeżących się nakształt szczeciny, czasem pomiędzy włosem mające puszek mięciutki koloru żółtawego, popielatego, czarnego, nie wieleby posłużyło do ich rozgatunkowania. Naturaliści uważają tu więcéj na pysk, który u wszystkich fok nie jest jednakowy; jak np. u jednéj z gatunków mieszkających na Oceanie spokojnym, nos tak jest przedłużonym i ruchawym, że ledwoby go nie można uważać za trąbę.

Mieszkańcy pobrzeżów Groenlandyi, Szpitzbergu i innych krajów pułnocnych bliżéj bieguna położonych, w polowaniu na foki znajdują wielką dla siebie pomoc do opędzenia potrzeb, jakie im doskwierają w ostrym klimacie. Są one dla Groenlandcyków tém, czém dla nas wół i baran, czém kokosowe drzewo dla mieszkańców osiedlonych po nad morzem południowém, albo ryż dla Indyan. I dla tego u Groenlandczyków największą jest zaletą posiadać sztukę zręcznego ugadzania oszczepem foki zwanéj od krajowców *attarsoak*, a całe tam wychowanie mężczyzny dążyć musi do wyćwiczenia go w tém trudném i niebezpieczném polowaniu, które odbywają mieszkańcy wielą i różnemi sposobami. Podczas bezpiecznego stanu morza, starają się oni napadać z nienacka na foki, i podchodzą lub podpływają ku nim naprzeciw wiatru i naprzeciw słońca, tak iżby one ich nie zobaczyły ani zasłyszały. Jak tylko myśliwi zbliżą się na rzut, zaraz oszczepnik ciska do najbliższéj foki oszczepem, przy którego drzewcu jest przytwierdzony na sznurku wydęty pęcherz. Foka zraniona zanurza się szybko jak strzała, i pociąga za sobą pęcherz, który nie dając się zagrążyć, oporem swoim utrudnia jéj ruchy, i wskazuje, kiedy ta ma się wynurzyć dla odetchnienia, a tym sposobem myśliwi mają zawsze pewne znaki czyli hasła do uderzenia oszczepem, i nareszcie ubijają fokę. Inną znowu razą tak przerażają swoim krzykiem i wrzaskiem całe gromady fok, że te zagrążają się w głębokości wód, długo zostają tam pogrążone, i są jakby martwe, kiedy wypłyną na wierzch, i wtedy łatwo je ubijać oszczepem lub kulą z ręcznéj broni. W zimie, gdy morze w zatokach, gdzie przebywają foki, pokryje się grubym lodem, szukają one wszędzie otworów albo rozpadlin w lodzie, którędyby wchodziło powietrze, i tam cisną się dla oddychania. Groenlandczyk przyczajony w śniegu, czeka cierpliwie ponad otworem lub rozpadliną, ażeby foki podniosły tam swoje pyski aż do zetknięcia się z powietrzem, i wtedy już napewno ugadzają je oszczepem. W okolicach Szkocyi, Orkad i wysp Szetlandskich, po wszystkich skałach nadmorskich foki są bardzo liczne; gdzie one się chronią w jaskiniach głębokich wyżłobionych przez bałwany morskie uderzające o skaliste i wyniosłe brzegi; tam myśliwi na lekkich czółnach dopływają przy świetle pochodni, i najwięcéj ich ubijają napadłszy niespodzianie lub przeraziwszy do tego stopnia blaskiem niezwyczajnym, że już nie potrzebują używać oszczepów, ale tylko biją drągami po nosie, w które to miejsce zadane razy zawsze są dla foki śmiertelne, podobnie jak dla psa domowego. W Szkocyi to polowanie odbywa się na łodzi, ze strzelbami żłobkowatemi, i które bardzo są donośne. Strzelcy wychodzą z łodzi ukrywają się na brzegu po za krzakami i opierając swoje długie karabiny na naturalnych strzelnicach, z całą trafnością strzału właściwą tylko najlepiéj wyćwiczonym myśliwcom, ubijają o 300 kroków igrające foki wśród morza. Tłustość fok bardzo dobrze się przerabia na olej użyteczny w garbownictwie, służy także do oświecania, a skóry wysuszone na otwartém powietrzu kupują białoskórnicy. Nie dają się one dogodnie używać na trzewiki, lecz opatrzone swoim włosem służą do obijania tłumoków, torb myśliwskich i mantelzaków żołnierskich, tudzież na czapki i płaszcze, nie przepuszczając przez siebie deszczu.

O DROGACH KOLEJNYCH I ZAPROWADZENIU ICH W NIEMCZECH.

Drogi kolejne różnią się od zwyczajnych gościńców tém, że mają na sobie wzdłuż położone równoległe koleje z drzewa, kamienia lub żelaza wyrobione, po których toczą się z upodobaną chyżością umyślnie do tego przyrządzone wozy o kołach z lanego żelaza. Obwody tych kół opatrzone są albo wystającemi nieco krawędziami od strony wewnętrznéj wozu, albo też rowkami



Drogi Kolejne.

wyżłobionemi na całéj ich powierzchni, które służą do ciągłego utrzymywania kół na płaskich lub wypukłych kolejach.

Pozostałe dotąd szczątki drogi Appiuszowskiéj z Rzymu do Kapui, zbudowanéj z płyt kamiennych z sobą pospajanych, na których wykute są koleje, okazują, że wtedy już cenić umiano znakomite korzyści z poziomego kierunku dróg, i zaprowadzenia twardych a gładkich kolei wynikające.

Pierwsze drogi kolejne w Anglii, podobne były z kształtu swego Appiuszowskiéj, lecz zamiast kamiennych miały koleje drewniane, późniéj cienką sztabą żelazną z wierzchu pokryte.

Wedle podania niemieckich górników, pomysł do zaprowadzenia dróg kolejnych, powzięto najprzód w tamecznych kopalniach, gdzie koleje od niepamiętnych czasów pod nazwiskiem *Hundegestäuge* znane i używane były, które z czasem Anglicy przyswoili sobie; co tém podobniejsze do prawdy, że królowa Elżbieta dla podniesienia górnictwa w Anglii, sprowadzała niemieckich górników z Harcu i Saxonii.

Już w roku 1676 wożono po takich kole-

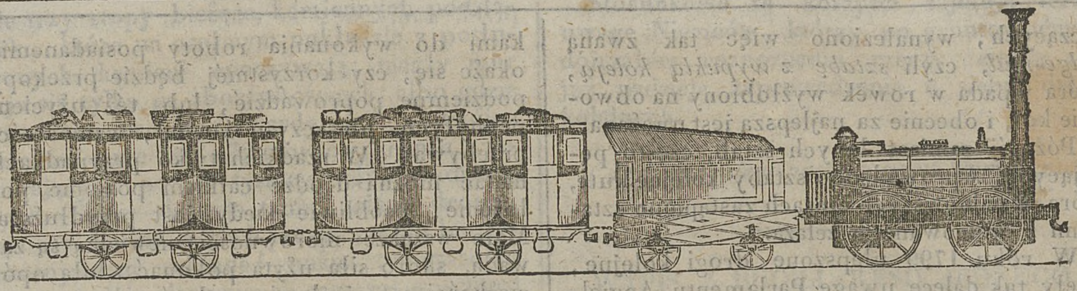


Fig. 1. Samojazd parowy z szeregiem powozów.

jach, jednym koniem tyle węgli ziemnych z kopalni przy Niukastl do rzeki Tejn, ile na zwyczajnéj drodze cztery konie zaledwo uciągnąćby mogły.

Później, kiedy dostrzeżono, iż na załomkach czyli zwrotach drogi, drzewo w kolejach prędko się ścierało, nakładano je w tych miejscach żelazem, a doświadczywszy że tym sposobem wiele siły się oszczędza, poczęto całą koléj wzdłuż pokrywać zwierzchu żelazem krawędź zaś mającą utrzymywać na kolei koła, już nie przy saméj kolei jak dotąd bywało, lecz na obwodach kół, od strony wewnętrznéj wozu, wyrabiać. Z postępem czasu, kiedy w Anglii drzewo coraz rzadszém i droższém, a żelazo tańszém się stało,

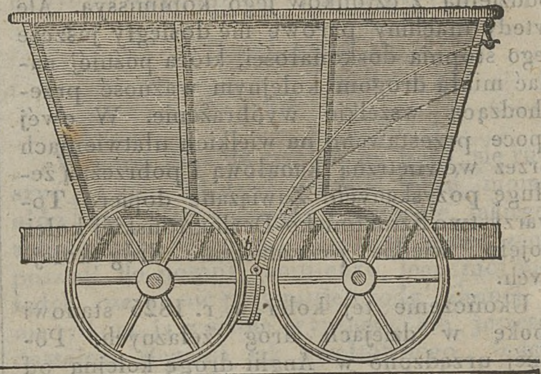


Fig. 2. Wóz urządzony do przewożenia węgli na kolejach żelaznych.

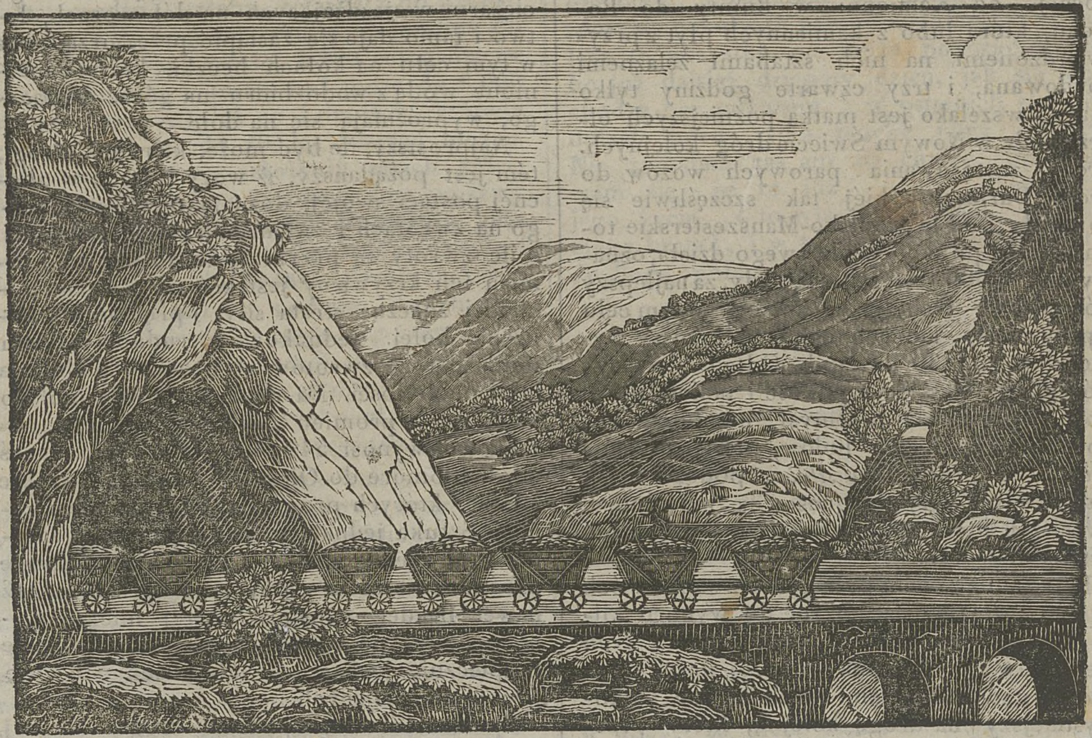


Fig. 3. Widok wozów z węglami wchodzących do kopalni Lugduńskiej i St. Etienne po drodze kolejnej.

mechanik Korr w roku 1776 począł odlewać koleje z surowcu żelaznego, i kłaść takowe wzdłuż drogi na poprzecznych drewnianych podwałach, na miejsce których Barns roku 1797 wprowadził kamienne w pewnych odległościach podkładki. Gdy płaskie sztaby kolejne ulegają zbyt mocnemu tarciu bocznemu z wystającą krawędzią kół po nich się

toczących, wynaleziono więc tak zwaną *Edge-rail*, czyli *sztabę z wypukłą koleją*, która wpada w rowek wyżłobiony na obwodzie kół, i obecnie za najlepszą jest uważana.

Póżniéj zamiast lanych sztab, często pękających, wprowadzono sztaby kolejne kute, które w najnowszych czasach zastąpiono sztabami z walcowanego żelaza.

W roku 1799 ulepszone drogi kolejne, zajęły tak dalece uwagę Parlamentu Angielskiego, że do wyprobowania ich, wyznaczono oddzielną z członków jego kommissyą. Ale wtedy machiny parowe nie dosięgły jeszcze tego stopnia doskonałości, która póżniéj nadać miała drogom kolejnym ważność przechodzącą wszelkie wyobrażenie. W owéj epoce przestawano na wielkich ułatwieniach przez wewnętrzną kanałową i pobrzeżną żeglugę pozyskanych. Zawiązane dopiero Towarzystwo Sztoktońsko-Derlingtońskiéj kolei, pojęło wielkie przeznaczenie dróg kolejnych.

Ukończenie téj kolei w r. 1825 stanowi epokę w dziejach dróg żelaznych. Póżniéj urządzono w Anglii drogę kolejną od Manszester do Liwerpool, we Francyi od Saint Etienne do Audrieaux, w Austryi między Dunajem i Mołdawą, w Ameryce północnéj od Kamienni w Buinty do Bostonu, która lubo z kamiennych płyt z przytwierdzonemi na nich sztabami żelaznemi zbudowana, i trzy czwarte godziny tylko długa, wszelako jest matką póżniejszych olbrzymich w Nowym Świecie dróg kolejnych. Próby zastosowania parowych wozów do drogi Darlingtowskiéj tak szczęśliwie się powiodły, że Liwerpolsko-Manszesterskie towarzystwo po skończeniu swego dzieła, oznaczywszy 3,500 talarów nadgrody, za najlepszy wóz parowy (samojazd) wyścigi w tym celu zaprowadziło, których najpomyślniejszy wypadek w r. 1830 nastąpił. Odtąd wszyscy, którym nie tajno, ile szybkość i taniość przewozu wpływa na przemysł, na dobry byt i postęp ukształcenia ludów, nabyli przekonania, że *przewożna silnia*, podobnie jak zastosowanie igły magnesowéj w żegludze, wynalazek broni palnéj i druku, inną postać światu nadadzą.

Przy zamierzoném połączeniu z sobą dwóch punktów, mamy częstokroć do wyboru kilka różnych kierunków. Jeżeli żaden z tych kierunków nie zapewnia większéj ilości transportu nad inne, ten z nich będzie najkorzystniejszy na drogę kolejną, który przebiega najrówniejszą powierzchnią, w najprostszéj, ile być może linii, i po najtwardszym gruncie. Zdarzone nierówności na obranym kierunku znoszą się bądź skopywaniem wzgórzów, bądź sypaniem grobel, bądź budowaniem mostów, bądź wreszcie przekopami podziemnemi na wskróś. Z porównania spodziewanych korzyści z nakładami, i środkami do wykonania roboty posiadanemi, okaże się, czy korzystniéj będzie przekopy podziemne poprowadzić, lub też użyciem pochyłych płaszczyzn i wind, wzniosłości przebywać. W rzadkich tylko przypadkach nadać można drodze całkiem poziome położenie, osobliwie kiedy jest przydłuższa. Małe wszakże nierówności niewielką są zawadą, skoro siła użyta pokonać zdoła opór ciężkości przy jechaniu pod górę doznawany, zwłaszcza jeżeli chyżość transportu nie jest głównym warunkiem. A gdy oporu tego zwyczajną siłą przemódz niepodobna, w takim razie droga po gruncie nierównym, stać się musi składem płaszczyzn pochyłych, po których wozy, jak statki po kanałach, naprzemian w górę i na dół się posuwają, póki tym sposobem nie dostaną się znowu na poziomy kierunek. Do poruszania ciężarów po tych płaszczyznach można użyć siły wody, koni lub pary. Przy równych ciężarach w przeciwnym kierunku na drodze pochyłéj idących najkorzystniejsze jest użycie *przeciwwagi* do windowania wozów, to jest, aby wozy na dół zjeżdżające ciężarem swoim, i nabytą prędkością dopomagały wznosić się wozom pod górę wjeżdżającym. Zdarzony w takim przypadku brak potrzebnego ciężaru w zjeżdżających na dół wozach, łatwo i tanio daje się zastąpić przez urządzone w tym celu na kołach beczki, które napełnione wodą z wodozbioru na górze będącego, wypróżniają się na dole.

Najprostszy, ile być może, kierunek drogi, tém jest pożądańszy, iż wozy żelazne w obecnéj postaci swojéj, doznają o tyle większego na zwrotach i załamkach tarcia kolejami, o ile zwroty są przykrzejsze, to jest im promień ich krzywizny jest krótszy; — zkąd pochodzi znaczna strata siły, i prędkie uszkodzenie kolei. Jednakowoż trudno całkiem uniknąć tych zwrotów na drogach podobnie jak i pochyłości. Na drodze z Liwerpool do Manszester promień łuku największego załamania wynosi 540 stóp, na drodze zaś od Baltiomore do Ohio 400 stóp; są wszakże i takie, których promień 250 stóp nie przenosi. Sztuka jednak potrafiła znacznie zaradzić téj niedogodności, a przez ulepszenie osi i kół z czasem całkiem ją uprzątnie. Już nawet Baader oznajmił w téj mierze wynalazek, za pomocą którego można będzie bezpiecznie jechać po załamkach 20 stóp promienia mających.

Fundament lub pokład drogi kolejnéj bywa różny według natury materyału na koleje użytego. Jeżeli drzewo jest głównym materyałem, tedy na pokład w twardym gruncie dosyć jest zrobić usep czyli grzędę od 16-24 stóp szeroką z rowami po obu stronach, któréj mila kosztować może w Niemczech od trzech do sześciu tysięcy talarów. Koleje całkiem żelazne, potrzebują co ka-

żde trzy stopy bieżące, kamiennych podstawek, które na osobnym pokładzie z potłuczonych kamieni spoczywają; ciągły mur daje się tylko na zboczystościach, albo gdzie grunt nie jest dość twardy, mila podwójna kolei zabierze 10 do 12 morgów gruntu, zawierających po 40 tysięcy stóp kwadratowych. Gdzie drzewo tanie, żelazo drogie, kapitały trudne, a ruch przewozu nie bardzo znaczny, tam zakładać można tymczasowo proste koleje drewniane, sam zaś gościniec kolejny jak najlepiéj zbudować i do przyjęcia podwójnéj drogi kolejnéj usposobić należy, aby z czasem, kiedy już przewóz skutkiem drewnianéj kolei zwiększony podniesie dochód do zamierzonéj wysokości, można było obok drugą żelazną kolej urządzić. Takiém postępowaniem przezorném do stanu krajowych okoliczności zastosowaném, pułnocni Amerykanie doszli dziś do możności wykonywania olbrzymich dzieł tego rodzaju. Na usypanéj drodze leżą w poprzek po obu stronach krótkie podwały z twardego drzewa sześć do ośmiu stóp długości mające, na których spoczywają podłużne z najlepszéj jodły lub dębu szczelnie z sobą zetknięte gładkie belki kolejne 15 do 21 stóp długie, 9 cali wysokie czyli grube, a 5 cali szerokie. Wewnętrzny bok tych belek okuty jest wzdłuż sztabą żelazną 2 do $2\frac{1}{2}$ cali szeroką, a $\frac{1}{2}$ do $\frac{5}{8}$ cala grubą. Potrzebne do tego żelazo waży około 1,200 cetnarów na milę niemiecką, i kosztować może do 8,000 talarów, prawie tyleż co i drzewo, którego trwałość od 10 do 20 lat przyjąć można. Obliczono że przy założeniu takich kolei, oszczędzone procenta i zwiększone wpływy z poboru myta, gdy koléj drewnianą prędzéj niż bitą drogę (chaussée) urządzić można, uczynią do 30,000 talarów na każdą milę, w przeciągu lat siedmiu. Zupełne zaś odnowienie drzewa w ciągu jego trwałości, od 10 do 20 lat wynoszącéj, kosztuje tylko 8,000 talarów na milę; a sztaby żelazne, jak liczne doświadczenia przekonały, utracają co rok nie więcéj jak $\frac{1}{272}$ część swojéj wagi.

Zarzut, jakoby drewniane koleje były nie mocne, i cofały wstecz budowę dróg kolejnych, jest zupełnie nieuzasadniony. Owszem przynoszą one ten sam pożytek, co i żelazne, i mogą służyć do zaprowadzenia samojazdów, jeżeli te ostatnie na wzór Amerykańskich budowane będą na sześciu lub ośmiu kołach, dla rozkładu ich ciśnienia na większą liczbę punktów. Drewniana koléj wymaga tylko trzeciéj części kapitału potrzebnego na budowę żelaznéj, a zatém i trzeciéj części transportu, aby przynosić mogła w zysku takąż diwidendę, jak żelazna; prócz tego w trójnasób pomnaża tenże transport w ciągu 10 do 15stu lat, a przez to podaje środki do założenia kolei żelaznéj.

Stosunkowe tę korzyści zajmują teraz uwagę Niemców, którzy po gruntownem i dojrzałém rozpoznaniu rzeczy, cieszą się już nadzieją zaprowadzenia u siebie dróg kolejnych.

(Dokończenie w następującym Numerze.)

WYPIS Z PUGILLARESU JEDNEGO NIEMCA, KTÓRY SIĘ DOBROWOLNIE ZAMORZYŁ GŁODEM.

(Dokończenie.)

VII.

«Wczoraj dnia 22 trudno mi było się ruszyć, a tém bardziéj jeszcze pisać moim ołówkiem. Nadzwyczajne pragnienie, jakiego sobie trudno wyobrazić, zmusiło mnie, żem poszedł do pompy raniuteńko, lecz mój żołądek czczy nie przyjmuje wody zimnéj, i nie tylkom ją z siebie wyrzucił, ale jeszcze dostałem drgania tak gwałtownego, iż ledwo mogłem je wytrzymać, i to drganie w całém ciele trwało aż do wieczora. Wtedy znowu podobnie jak z rana dręczony pragnieniem, poszedłem do pompy. Żołądek zdaje się cokolwiek nawykać do zimnéj wody, lecz to wszystko nie może potrwać długo, bo już dzisiaj dziesiąty dzień, jak się obchodzę bez pokarmu, a w ostatnich siedmiu dniach piłem tylko trochę piwa i wody. Nie zasnąłem zaś ani na chwilę. Spodziewam się, że to już ostatni dzień mojego życia, (to właśnie rocznica imienia mego brata), i w téj nadziei zanoszę modły do Boga, polecając mu duszę moję.»

23 Września.

VIII.

«Wielki Boże! znowu trzy dni upłynęło, a jeszcze nie mam nadziei, śmierci lub życia. Jednak czuję, że moje nogi są jakby martwe, niepodobna mi było od 23 zajść do pompy; dla tego téż coraz większe dokucza mi pragnienie, i coraz bardziéj słabnę. To już nie może potrwać długo, ale serce jeszcze dotychczas jest zdrowe.»

26 Września.

IX.

«Jeszcze dnia dożyłem, a takem przemókł w nocy, że moje odzienie dotychczas nie wyschło. Nikt nie uwierzy, jak to jest przykro. Podczas ulewnego deszczu woda mi wpadała do ust, lecz woda już nie może ugasić we mnie pragnienia; z resztą niepodobna mi dostać sobie wody, bo nie mógłbym zrobić ani jednego kroku.

« Wczoraj widziałem po raz pierwszy od czasu przepędzonéj tu wieczności, człowieka, zbliżył się od 8miu do 10ciu kroków ku mnie, pędził on owce, pozdrowiłem go skłonieniem głowy, nie rzekłszy ani słowa, i on mi się podobnież odkłonił. Może on mnie znajdzie po mojéj śmierci. »

« Kończę oświadczając się w obliczu Boga Wszechmocnego, że pomimo tylu nieszczęść które mnie gnębiły od pierwszéj młodości, żal mi jednak umierać, chociaż ostatnia nędza do tego mnie zmusza. »

« Ztém wszystkiém, zanoszę modły o śmierć jak najprędszą. »

« Osłabienie zupełne i drganie w całém ciele nie dozwala mi już pisać dłużéj, i myślę że to już piszę po raz ostatni. »

Niedaleko Förstobok Ziegenburg. 27 Wrześ.

Czytelnicy potrafią sami wyciągnąć naukę moralną z tego opowiadania rzetelnego.

Ten człowiek był samobójcą, a co jest jeszcze smutniéj i żałośniéj, był samobójcą bez najmniejszéj odwagi. Zamorzył się on dobrowolnie, lecz zawsze starał się odwrócić od siebie potępiający zarzut, jaki zwykle przywiązujemy do tego czynu rozpaczy. Biedny człowiek! Wzbudza w nas więcéj litości jego nikczemność umysłu, niżeli nędza, którą cierpiał.

Z jakąż troskliwością wylicza powody, dla których żyć mu niepodobna. « Zbankrutował, nie może, nie chce żebrać; nie może udać się o wsparcie do krewnych i przyjaciół, jest już zastary, aby go przyjęto do wojska, i t. d. »

Z jakąż ostrożnością unika wszystkiego, coby w nim mogło obudzić na nowo zamiłowanie życia! Jak on się obawia wszelkiéj pomocy!

Wybiera sobie miejce ustronne; przez kilka dni o głodzie i pragnieniu, ma przy sobie ostatni pieniądz, i zdaje się, że ani myśli o jego użyciu.

Wchodzi do oberży i boi się, aby oberżysta nie zajrzał, którędy on pójdzie; przechodzi pastuch, ten do niego ani słowa nie przemawia, nie daje mu nawet najmniejszego skinienia i znaku, iż potrzebuje ratunku.

W tak zmiennéj kolei rzeczy ludzkich, ileż ogromnych majątków runęło, ileż znajdziemy, co niegdyś opływali w wygodach i zbytku, a dziś w przepaść ostatniéj nędzy strąceni. Lecz uczucię swoich obowiązków i przywiązanie do życia znajdą dla siebie wielkie zachęcenia, skoro kto uczucia tego i przywiązania w sobie nie przytłumił.

Nie potrzebuje rozpaczać, gdy kto ma brata, krewnych, przyjaciół; gdy ma ręce i wolą mocną do utrzymania życia. Rozpatrzmy się tylko dobrze pomiędzy ludźmi, a przekonamy się, że niejeden bogacz zaczął swój dorobek od kilku groszy, a potrzeba stała się dla niego matką przemysłu. Wiele znowu przykładów znajdziemy, że ludzie, którym się długo najszczęśliwiéj wiodło, doznawszy nagłéj losu zmiany, w najsroższych cierpieniach nie ulegli przecież rozpaczy, i znaleźli gotową dla siebie i skuteczną pociechę, wśród tych samych ludzi, których pocieszenia zrazu obojętnie i z niejaką nieufnością przyjmowali.

Zakończmy nasze uwagi pięknemi słowy Lessynga, jednego ze znakomitych pisarzów Niemieckich.

« Rzadko kiedy człowiek bywa na długo opuszczony zupełnie wśród ludzi; niech tylko się wda z niemi, a znajdzie choć kilka osób sobie przychylnych i gotowych mu podać rękę dobroczynną, może to nie będą ludzie z wyższych stanów, którzy ustawicznie muszą bronić swojego worka ze wszech stron zagrożonego, i przez to pozbawiają się nieraz słodkiego uczucia braterstwa; może to nie będą dzieci szczęścia; ale ludzie niższego stanu, ale nieszczęśliwi, i to zawsze ludzie. Dość jest, aby spadająca kropla dotknęła powierzchni wody, a zaraz zostanie od niéj przyjętą i z nią się zmiesza; wszystko zaś jest jedno, czy ta woda wypływa z jeziora, albo ze źródła, z rzeki, albo z morza, z Baltyku, lub Oceanu. »

Cóż gdy tu weźmiemy na uwagę względy religijne; jakże nikczemnym, jak zapamiętałym i zaślepionym wyda się nam człowiek, który przy tak mocném jeszcze zdrowiu i siłach, nie tylko nie ufał albo raczéj nie chciał zaufać w sobie i swojéj pracy, ani w ludziach i spodziewanéj od nich pomocy, ale nawet nie ufał w Bogu opatrznym i pełnym miłosierdzia, mającym Ojcowskie staranie o najlichszym robaczku. Jeżeli nawet Bóg dobrotliwy na ludzi zsyła mnogie cierpienia w tém życiu, czyni to dla oderwania ich serc, ich myśli od rzeczy ziemskich i nawrócenia do siebie. Tak więc ów pogrążony w rozpaczy nikczemnik, w ostatnich dniach życia skalanych myślą samobójstwa, wspomina, chociaż z nieufnością i lekceważeniem o ludziach, wspomina o sobie jedynie dla usprawiedliwienia się własnego, a przynajmniéj dla zmniejszenia swéj winy, a nie wspomina o Bogu najpewniejszym pocieszycielu strapionych, którzy się do niego uciekają. Najsłabsze uczucie religijne nie pozostało w sercu zimnego i odrętwiałego na wszystko samobójcy. Jakąż zgrozą i przerażeniem napełniać nas Chrześcian powinno tak nikczemne życie i śmierć tak okropna, człowieka zostawionego swoim marzeniom, które go do ostatniéj przywiodły rozpaczy!

KANTOR GŁOWNY przy Księgarni Szkół Publicznych J. Glücksberga, Ulica Przejazd Nr. 649.
w Warszawie, w Drukarni Nr. 744.